

**Louis-Marie GIACOBBI**  
**7, Place de l'Orbitelle**  
**83136 LA ROQUEBRUSSANNE**

### **Quelques réflexions et propositions concernant la LGV et l'Arc méditerranéen....**

Les relations internes à l'arc méditerranéen, défini comme étant un espace regroupant les franges littorales et leurs « hinterlands », situé globalement entre le Levant espagnol et la Toscane, sont retenues comme une des raisons majeures validant le projet d'un LGV Sud-est. Une étude précise des relations existantes entre ces régions permet de constater les points suivants :

- **Une absence de relations aériennes directes** sur les trajets Barcelone- Gênes, Marseille-Gênes, Montpellier –Gênes, alors que la seule liaison entre l'aéroport Nice Côte d'Azur et Gênes Cristoforo Colombo se fait par autobus à raison de trois rotations quotidiennes...

- La non existence de compagnies dites « Low Coast » sur ces destinations ainsi qu'une faible capacité des vols (assurés souvent par des Fokkers de 60 à 80 places) sur les vols Marseille-Milan et Marseille –Barcelone démontre la faible demande sur ces liaisons reliant les 3 métropoles majeures de l'arc méditerranéen.

Il est évident que les compagnies aériennes consultées : AIR-FRANCE, IBERIA, et ALITALIA auraient assurées ces relations si elles avaient été rentables...

- **Les difficultés représentées par les percées de l'Esterel et surtout du sud-est des Alpes Maritimes** ( tronçon Nice-Italie) en terme de coût démesuré, de contraintes techniques, de pressions environnementales (une grande partie de l'espace situé en Italie correspond au Parc Régional des Alpes Maritimes) semble un scénario **déraisonnable**, d'autant plus que les flux de marchandises en provenance d'Italie et d'Espagne se dirigent prioritairement vers **une Europe moyenne, nouveau centre gravitationnel de l'Union Européenne** (d'où l'importance d'un véritable projet de Ferroutage permettant de relier Rhône-Alpes et le Nord de la PACA à la Lombardie via le Piémont). Quant aux catalans ou liguriens voulant se déplacer vers l'une ou l'autre des régions, le temps de liaison entre Gênes et Barcelone sera toujours plus rapide par la voie aérienne...

- De plus les trois grandes régions concernées (PACA, Ligurie, Catalogne) possèdent des niveaux de décentralisation administrative contrastés et présentent des flux dirigés vers les « espaces dominants » de leur pays ou de l'Europe : La Catalogne, région économique dominante de l'Espagne est tournée vers l'Europe moyenne, la Ligurie est l'ouverture maritime et touristique de la première région industrielle située au nord (triangle Turin-Milan-Gênes), quant à la région PACA, elle reste un espace marqué par une hypercentralisation nationale.....

- Et que dire d'un futur projet languedocien, nécessaire afin d'obtenir un bouclage de la ligne Espagne-Italie qui risque de déstabiliser l'agriculture locale et attiser des tensions dans des zones rurales peu enclines à accepter un démembrement de leurs espaces ?

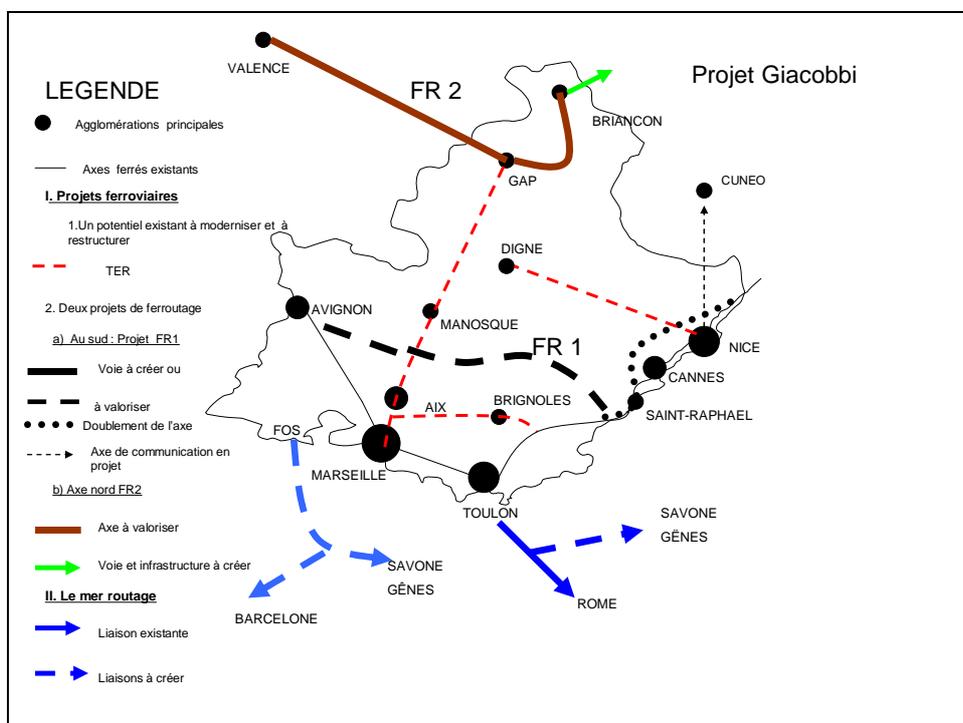
- A la lecture de ces constats, le projet de la LGV semble essentiellement guidé par une **volonté politique de relier Paris à Nice** et de ce fait est **peu novateur** (reprise du plan Freycinet datant du milieu du XIXème siècle et proposant un réseau centralisé sur Paris.....bien visible dans les tracés actuels des lignes TGV : Paris-Lille, Paris-Bordeaux, Paris-Marseille, futur Paris-Strasbourg....) **et contraire** aux souhaits **décentralisation** défendus par les élus et les habitants de la région.

- La forte pression exercée par les transports routiers sur les parties littorales des régions PACA et Languedoc –Roussillon n’est pas une fatalité et peut être régulée par toute une batterie de dispositions moins onéreuse que la LGV et **plus profitables aux personnes vivant dans ces régions** :

- **A l’échelle globale** par le développement du Ferroutage sur les lignes existantes ou abandonnées pouvant être valorisées à moindre coût et par le développement du maritime (Mer routage et navires à grande vitesse entre les trois métropoles méditerranéennes)

- **A l’échelle locale** par l’optimisation des TER , la réfection des lignes inusitées , par la mise en place de transports en commun par autobus dans les zones rurales (à condition que ceux-ci aient des horaires compatibles avec les besoins des utilisateurs... penser aux exemples suisses...)...sans oublier des projets transnationaux de TER visant à améliorer les transports des frontaliers....(Alpes-maritimes- Province d’Impéria, Pyrénées orientales- Province de Gérone)

### PROJET (carte)



- Un schéma de transport optimisant les besoins des populations locales croissantes, sans enfreindre aux règles nationales et européennes concernant l’environnement , en maintenant le potentiel agricole existant et en considérant que l’activité touristique ne peut connaître qu’une expansion très limitée du fait d’une quasi-saturation actuelle.

**- Une modernisation et une restructuration des lignes existante ou abandonnées (TER):** doublement de la ligne des Alpes entre Aix et Briançon, modernisation de la ligne Nice-Digne dans sa partie sud et autour de la préfecture des Alpes de Haute Provence, restructuration de ligne Carnoules- Gardanne desservant trois bassins d'emploi majeurs (Marseille- Aix, Centre- Var et Toulon).

**- La mise en place de réels projets de ferroutage (associés aux TER)**

1<sup>er</sup> projet (FR1) : réutilisant d'anciennes infrastructures et demandant la création limitée de nouvelles : Avignon- Pertuis, Meyrargues- Draguignan- Les Arcs, et à terme un doublement de la voie les Arcs- Italie (sans oublier une modernisation du tracé Nice Cuneo). N'oublions pas le projet existant d'un tunnel routier (pourquoi pas multimodal routier- ferroviaire) sous le Mercantour (Isola- Vallée Stura)

2<sup>ème</sup> projet (FR2) : permettant de doubler le futur axe Lyon-Turin utilisant la voie existante Valence –Gap- Briançon, nécessitant un tunnel alpin sous Montgenèvre.

**- Le développement du Merroutage** en renforçant l'existant (Ligne Brégaillon-Rome) et en proposant **surtout des trajets plus courts** ( Gênes, Savone au départ de Marseille-Fos, Toulon ou encore Sète) permettant une irrigation de l'Italie du Nord-Ouest (les principaux flux ne se faisant pas en direction du sud de l'Italie mais vers les régions du Nord : Ligurie, Piémont, Emilie, Lombardie et Vénétie).